



A  
MB  
TA  
816

GOVERNMENT DOCUMENTS  
DEPARTMENT  
BOSTON PUBLIC LIBRARY

BULK RATE  
U.S. Postage  
PAID  
Boston, Mass.  
Permit No. 5

Published by the Massachusetts Bay Transportation Authority

# SWCP Damage Review Committee

The MBTA is establishing a Damage Review Committee to monitor claims of construction-related damage to property adjacent to the Southwest Corridor Project right-of-way. After inspection and review, the Committee will recommend appropriate action to expedite settlement of property damage claims.

The SWCP Damage Review Committee will function in a similar manner as a committee established in Somerville on the Red Line North-west Extension. This committee conducted a most effective process which was responsible for settling claims expeditiously with the approval and acceptance of the community. It has been considered a landmark effort and is believed to be the first of its kind ever run by a public agency.

In the SWCP communities of the South End, Roxbury, and Jamaica Plain where residences and businesses are located close to the construction activities, adequate response to individual damage claims is especially important. In spite of the many special precautions which have been taken to prevent any damage to adjacent structures during SWCP construction, it is possible that some damage may occur in such a densely built area.

All MBTA contractors on the Southwest Corridor Project are required to carry insurance, but their insurance carriers may determine that the contractor is not at fault for some damage claims and may issue a denial of liability. If that happens and the party claiming damage is not satisfied, the Damage Review Committee will independently inspect the property, review the case and prepare recommendations including technical reports. These reports will be submitted to the MBTA SWCP Coordination Office.

George Holland, Manager

of the Coordination Office will chair the Damage Review Committee and the Coordination Office will provide staff support. Other members of the Committee include the consultant, a registered professional engineer from the MBTA staff, and an outside architect or engineer. The Committee will determine the validity of damage claims. In the event that the Committee determines that damage is related to Southwest Corridor construction activities, the Southwest Corridor Coordination Office may direct the consultant to provide written cost estimates for repair of damages. These estimates will be used as the basis for damage claim settlements by the MBTA. This process should be in place and operating this year.

It is hoped that through this process, equitable judgments and fair settlements can be made for legitimate claims in a shorter time than would be required by usual settlement methods.

## Resumen en Español

El MBTA está formando un Comité para Revisión de Daños que se encargará de dar curso a las alegaciones de daños causados a las propiedades adyacentes al ferrocarril, en el Proyecto del Corredor Suroeste, por motivo de la construcción. Después de la debida inspección y revisión de las reclamaciones, el Comité recomendará la acción apropiada a tomar para la más pronta resolución de estas reclamaciones por daños a la propiedad.

El Comité para Revisión de Daños del SWCP operará de manera similar a la de un comité organizado en la Ex-

(Continúa en la pág. 4)

# CORRIDOR NEWS

Southwest Corridor Project Newsletter

vol.2 no.9

## SWCP Model

For the past several months, the F.W. Dixon Company of Woburn has been constructing a large model of the entire Southwest Corridor Project from South Cove to Forest Hills. Built at the scale of one inch equals 40 feet, the model is over 50 feet long and averages three feet in width. It has been built in segments that are each about six feet long and are designed to fit on separate tables.

The SWCP model shows the cut of the transit and railroad right-of-way, the hills and valleys of Corridor topography, and all of the buildings located along the Corridor. Some of these buildings are simple blocks of wood, but new stations, landmark buildings, and new developments are shown in greater detail. These buildings are realistically portrayed to show door and window openings, colors, and materials as fine as brick courses. To show this kind of fine detail, the landmark buildings are made out of plexiglas and metal rather than wood. In addition to buildings and landforms, final landscaping is also shown on the model.

The model has been built to show how the Corridor will look after all the construction is completed. The model may not appear very often with all the segments put together, but because each segment has been carefully chosen to match station areas, these pieces will be useful to show the Corridor at community meetings. It will be particularly helpful when development of various parcels is discussed.

Kaiser Engineers, Inc./Fay, Spofford & Thorndike, Inc., SWCP coordinating engineers, were responsible for coordinating the production of the model by F.W. Dixon. The Section Planners



This portion of the model (north towards top) shows the new deck at Minton Street and the new Green Street Station of the Southwest Corridor Project in Section III, Jamaica Plain. The Section III portion of the model, excluding Forest Hills, is now on display at the Section III Field Office, 658 Centre Street, Jamaica Plain. The Field Office is open Tuesdays and Fridays from 9:00 a.m. to 5:00 p.m.

and engineers at the three Section Designers offices provided information to build the model and monitored the work as the model took shape.

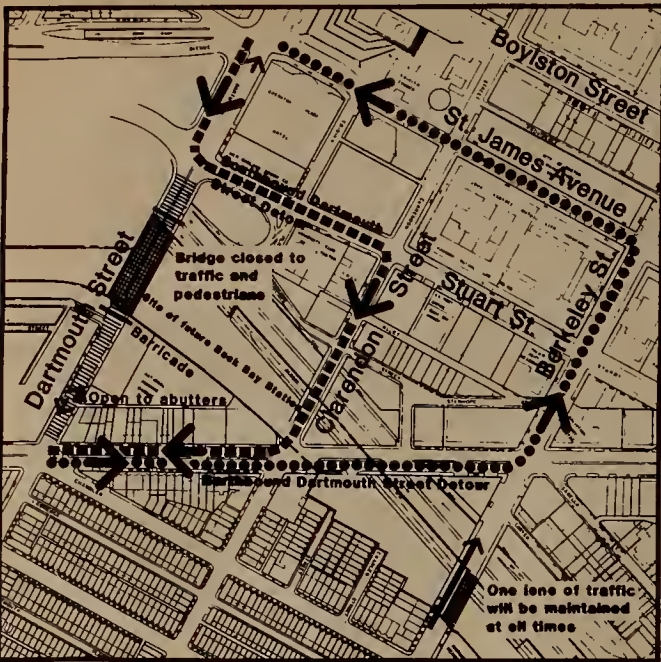
## Resumen en Español

Durante los últimos meses, la Compañía F.W. Dixon, de Woburn, ha estado fabricando una maqueta de gran tamaño del Proyecto del Corredor Suroeste completo, desde South Cove hasta Forest Hills. Con una escala de 1 pulgada por cada 40 pies, el modelo mide más de 50 pies de largo y tiene un promedio de tres pies de ancho. Se ha con-

(Continúa en la pág. 4)



# Construction Updates



Dartmouth Street detours which went into effect in the fall of 1982.

## Section I

The West Newton St. Bridge and sidewalk were reopened to vehicular and pedestrian traffic in September. Other work now under way in the 097-115 Contract includes completion of the base slab for railroad and transit tracks north of the West Newton St. Bridge and preparation for pouring the center wall.

At Massachusetts Avenue work continues on the bridge.

South of the bridge, the rusticated walls and base slab for the railroad tracks have been installed. The Camden St. walkway has been closed, but Mass. Ave. bridge remains open to pedestrians and vehicles during reconstruction. Excavation in the area between West Newton St. and Mass. Ave. resumed in October.

Under the 097-120 Contract, excavation has begun from Harcourt St. Pile-driving begins as the site is excavated. The concrete piles are pre-augered so that they need to be driven

only about the last 20 feet.

Work on the reconstruction of the Dartmouth St. bridge is underway. The bridge is closed to both vehicles and pedestrians. Southbound traffic is detoured to the Clarendon St. bridge, and northbound traffic is detoured to Berkeley St. Pedestrian crossings are available at West Canton/Harcourt St. and at Clarendon St. The Berkeley St. bridge remains open to pedestrians and a single lane of traffic.

Another part of this contract is the underpinning of the foundations of the Heath Building and the National Parking Garage to accommodate the new track alignment at Back Bay Station.

## Sección I

El puente y la acera de la calle West Newton se abrieron de nuevo al tráfico de vehículos y de peatones en Septiembre. Otro trabajo ahora en progreso, en el Contrato 097-115, incluye la terminación de la base de hormigón para las vías de tránsito y de ferrocarril, al norte del Puente de la calle West Newton, y la preparación para echar el muro central.

La obra en el puente continúa en Massachusetts Avenue. Al sur del puente, se han instalado los muros estriados y la base de hormigón de la vía del tren.

El paso para los peatones en la calle Camden ha sido cerrado, pero el puente de Mass. Ave. permanece abierto a peatones y vehículos durante la reconstrucción. La excavación del área entre la calle West Newton y Mass. Ave. se resumió en octubre.

De acuerdo con el Contrato 097-120, ha comenzado la excavación desde la calle Harcourt. Los pilotes se empezarán a colocar según se va excavando el terreno. Antes de clavar los pilotes se hace la excavación para que no haya que clavar más que los últimos 20 pies aproximadamente.

Ya ha comenzado el trabajo de reconstrucción del puente de la calle Dartmouth. El puente se ha cerrado a los vehículos y los peatones. El tráfico hacia el sur se desvía en el puente de la calle Clarendon, y el del norte se desvía en la calle Berkeley. Los cruces para peatones se encuentran en las calles West Canton y Harcourt, y en Clarendon. El puente de la calle Berkeley permanece abierto a los peatones, así como para una sola línea de tráfico.

Este contrato tiene otra parte correspondiente a la redistribución de las cargas del Edificio Heath y del National Parking Garage para acomodar la nueva colocación de la vía en la Estación de Back Bay.



The new Tremont Street bridge opened in October, 1982.



Granite in place along the reconstructed Columbus Avenue.

## Section II

Contract 097-216 has begun in the Jackson Square, Bromley Heath area. Lamartine Street between Centre Street and Heath Street has been closed to thru traffic and construction has begun on the parking area for Bromley Heath residents. A detour road is being built and all Centre Street traffic at Jackson Square will be detoured while contractors build a new intersection in the area. The Joint Venture of Schiavone Construction Co./Modern Continental Construction Co. will be the contractor for this segment of Section II.

Further north, the Cedar Street bridge is nearing completion and should be open to traffic in the fall. The Anita Terrace and Lower Roxbury Street area has

been completed and reopened to local residents only. The Prentiss Street bridge area will be under construction this fall.

Contract No. 097-217 has begun. This Contract involves the building of the boat section and deck in front of the Mission Hill Extension High-rise Apartments between Prentiss and Ruggles Streets.

Finally, most of the newly reconstructed Columbus Avenue will be opening in fall of 1982.

## Sección II

El Contrato II 097-216 ha comenzado en la zona de Jackson Square y Bromley Heath. La calle Lamartine entre las calles Centre y Heath ha sido cerrada para

(Continúa en la pág. 4)



# Forest Hills Construction

Construction in the Forest Hills area is scheduled to begin in early 1983, following receipt of bids on the first contract in October. In order to accommodate traffic flow and the appropriate grouping of construction activities, several major construction phases are planned, as illustrated on the accompanying diagrams.

The first contract (097-306) will include the areas to the north and south of the Forest Hills Station. The two major phases of this contract are illustrated in Diagrams A & B. Since the new station is currently being redesigned, the line and station contracts were separated so that the work can proceed as scheduled. Contract 097-320 (See Diagram C), for the new Forest Hills Station, will be bid in approximately one year. Finally, after the new station and relocated Orange

Line are operational in late 1986, Contract 097-310 (See Diagram D) will commence.

An important feature that has been designed into all of the construction phases in Forest Hills is the maintenance of pedestrian and vehicle flow. Traffic rerouting will be made as smooth as possible through the use of temporary roadways. Orange Line elevated trains, buses, and Green Line trolleys will remain operational throughout the construction process.

The accompanying diagrams illustrate the areas of Forest Hills which will be under construction during each of the major phases. The shaded portions of the diagrams show the general locations of construction activities; the diagrams are not intended to show the specific details concerning types of work, detours, or duration.

## Resumen en Español

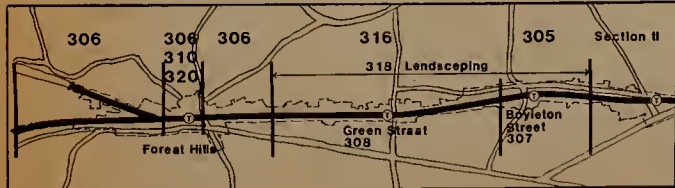
El comienzo de la construcción en la zona de Forest Hills está señalado para principios de 1983, después que se lleve a subasta el primer contrato en octubre. Con el fin de acomodar la corriente de tráfico y la conveniente agrupación de las actividades de la construcción, se han planeado varias fases importantes de la construcción, según se indica en los diagramas que se acompañan.

El primer contrato (097-306) incluirá las zonas al norte y sur de la Estación de Forest Hills. Las dos mayores fases de este contrato se ilustran en los Diagramas A & B. Como la nueva estación se está volviendo a diseñar actualmente, los contratos de la línea y los de la estación se separaron para que el trabajo pudiera proseguir dentro del tiempo estipulado. El Contrato 097-320 (Ver Diagrama C), para la nueva Estación de Forest Hills, saldrá a subasta dentro de un año aproximadamente. Finalmente, después que la nueva estación y la Línea Naranja relocalizada

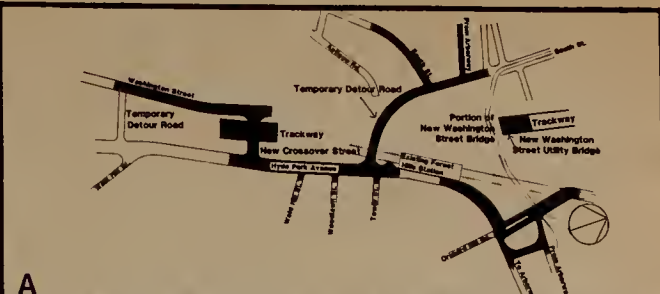
estén funcionando a finales de 1986, se dará comienzo al Contrato 097-310 (Ver Diagrama D).

Un aspecto importante que se ha tomado en cuenta en el diseño de todas las fases de la construcción en Forest Hills es el mantener abierto el tránsito de peatones y de vehículos. Los cambios en las rutas del tráfico se tratarán de facilitar con el uso de pasos provisionales. Los trenes del elevado de la Línea Naranja, los autobuses, y los tranvías de la Línea Verde seguirán funcionando durante el proceso de construcción.

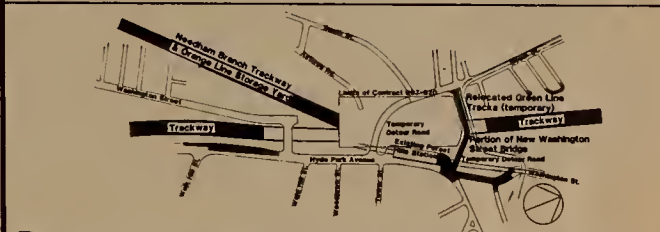
Los dibujos anexos ilustran las zonas de Forest Hills que estarán incluidas en la construcción durante cada una de las fases principales. Las partes sombreadas en los dibujos muestran zonas donde se llevarán a cabo las actividades de construcción; los dibujos no pretenden indicar detalles específicos con respecto a los tipos de trabajos, desvíos, o duración de los mismos.



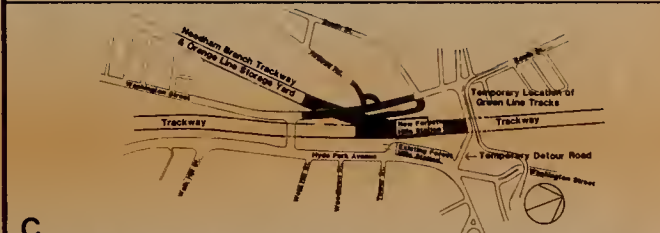
Section III contract locations.



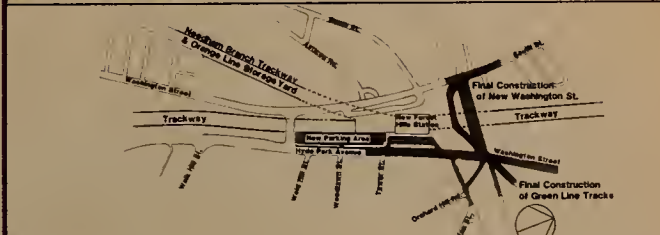
**A** Contract 097-306, Line Construction: This first phase of work will concentrate on the construction of two new bridges and road and utility reconstruction. The new Crossover Street, located south of the station and connecting Washington Street and Hyde Park Ave., will be constructed in conjunction with the boat section below it. The Washington Street utility bridge and the portion of the bridge which will carry the temporary Green Line tracks will be built north of the Casey overpass. The southerly portion of new Washington Street south of the new Crossover Street will be built, and portions of other streets as indicated on the diagram will be reconstructed.



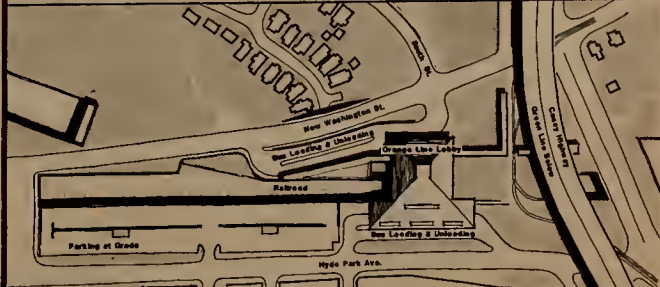
**B** Contract 097-306, Station Construction: During this second major phase of Contract 097-306, the major portions of the concrete trackway on the northern and southern sides of the Forest Hills Station will be built. The concrete retaining wall and boat section for the Needham Branch and Orange Line Storage Yard will also be constructed. The Green Line tracks will be temporarily relocated on a completed segment of the Washington Street Bridge, and additional portions of this bridge will be constructed. A temporary roadway will be built to connect South Street and Hyde Park Avenue. The new Crossover Street, between Washington Street and Hyde Park Avenue, will begin operating during this phase of the work.



**C** Contract 097-320, Station Construction: Under this contract the new Forest Hills Station will be constructed west of the existing station. A portion of the trackway running underneath the station will be completed to tie in with the boat section built in earlier phases. New Washington Street will be completed from Crossover Street to South Street on the west side of the new station. Following completion of this contract and other SWCP construction, including trackway and systems, the new line can become operational. Portions of this phase of the work may begin before the completion of the preceding 097-306 contract.



**D** Contract 097-310, Completion of the Forest Hills Area: During this contract the existing Forest Hills Station will be removed, along with the remaining elevated track south of the station and approximately 300' north of the Casey Highway. The remainder of the Orange Line Elevated tracks will be removed in a future contract. A new grade-level parking lot will be built along Hyde Park Avenue, and the area to the east of the new station will be completed. The Green Line tracks will be relocated into their final position near the station, and the New Washington Street bridge will be completed.



**E** Completed Site Plan: This drawing illustrates the design concept for the Forest Hills area. Since the Forest Hills Station is still under design, this illustration only approximates what the immediate station area will look like.

Section II Planner  
Planificadora de la  
Sección II

Dee Primm, PRC Harris  
67 Long Wharf  
Boston, MA 02110  
Tel. 723-1700

Section III Planners  
Planificadores de la  
Sección III

Don Grinberg,  
Mary McColgan, HNTB  
Suite 3050, Prudential Center  
Boston, MA 02199  
Tel. 267-6710



# La Maqueta del SWCP

(continuado de la pag. 1)

struido por secciones de seis pies, aproximadamente, que serán colocadas en mesas separadas.

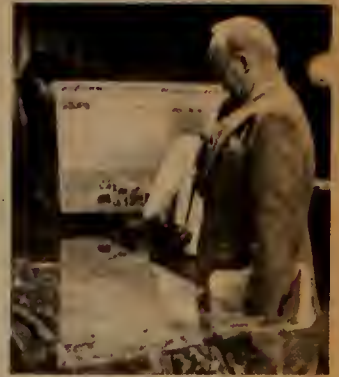
La maqueta del SWCP muestra el corte transversal de las vías de tránsito y de ferrocarril, las elevaciones y los valles de la topografía del Corredor, y todos los edificios situados a lo largo del mismo. Algunos de estos edificios son sencillos bloques de madera, pero las estaciones nuevas, los edificios históricos y los desarrollos nuevos se muestran con más detalle. Estos edificios se han reproducido realísticamente, mostrando las aperturas de las puertas y las ventanas, los colores, y aún los materiales, tales como los ladrillos de los senderos. Para mostrar este tipo de detalle minucioso, los edificios históricos están hechos de plexiglas y de metal, más bien que de madera. Además de los edificios y de las configuraciones del terreno, también se muestran las áreas verdes ya concluidas.

El modelo ha sido construido para mostrar cómo se ha de ver el Corredor una vez terminado el proyecto. Es posible que el modelo no aparezca siempre con todas las secciones armadas, pero debido a que cada sección ha sido cuidadosamente seleccionada para corresponder con las zonas de las estaciones, las piezas serán útiles para mostrar el Corredor en las reuniones de la comunidad. Esto será particularmente beneficioso cuando se discuta el desarrollo de las distintas parcelas.

Kaiser Engineers, Inc./Fay, Spofford & Thorndike, Inc., los ingenieros coordinadores del SWCP, fueron los responsables de coordinar la producción del modelo por F.W. Dixon. Los Planificadores de Sección y los ingenieros de las tres oficinas de Diseñadores de Sección suministraron la información para construir el modelo y supervisaron el trabajo según el modelo iba tomando forma.



Dan Ocasio (left) and Don Grinberg inspect the SWCP model under construction at the F.W. Dixon Co.



Visitors view a portion of the model on display at the American Public Transit Association Convention, held in Boston in October, 1982.

## Comite para Revisión de Daños

(continuado de la pag. 1)

tensión de la Línea Roja, en Somerville. El comité desarrolló un proceso de gran eficacia en la pronta resolución de las reclamaciones y obtuvo la aprobación y la aceptación de la comunidad. Considerado como un esfuerzo notorio, se cree que es el primero en su clase que haya efectuado una agencia pública.

En las comunidades del SWCP en el South End, Roxbury, y Jamaica Plain, donde las residencias y los comercios están situados cerca de las actividades de la construcción, es de especial importancia que se le dé una respuesta adecuada a las reclamaciones individuales por daños. A pesar de las muchas precauciones especiales que se han tomado para prevenir todo daño a las estructuras adyacentes durante la construcción del SWCP, siempre existe la posibilidad de que ocurra algún daño en una zona tan densamente poblada.

Todos los contratistas del Proyecto del Corredor Suroeste tienen la obligación de estar asegurados, pero sus compañías de seguro pueden determinar que el contratista no es responsable en alguna reclamación por daños y emitir una negación de responsabilidad. Si eso ocurre, y la parte que está reclamando daños no queda satisfecha, el Comité para Revisión de Daños hará una inspección independiente de la propiedad, revisará el caso y preparará sus recomendaciones adjuntando los reportes técnicos. Estos reportes serán presentados a la Oficina Coordinadora del MBTA SWCP.

George Holland, Director de la Oficina Coordinadora, presidirá el Comité

para Revisión de Daños, y la Oficina Coordinadora proveerá el apoyo de su personal. Otros miembros del Comité serán el consultor, un ingeniero profesional registrado, un miembro del MBTA, y un arquitecto o un ingeniero independiente. El comité determinará la validez de las reclamaciones por daños. En el caso que el Comité determine que el daño está relacionado con las actividades de la construcción en el Corredor Suroeste, la Oficina Coordinadora del Corredor Suroeste podrá ordenar al consultor que provea, por escrito, presupuestos de costo para la reparación de daños. Estos presupuestos serán usados por el MBTA como base para el pago de reclamaciones por daños. Este proceso deberá estar establecido y en funciones este año.



On August 19, 1982, the Field Engineering Training Program held its Fourth Annual Family Night/Award Ceremony. Representing the MBTA at the ceremony were (from right): General Manager James O'Leary, George Holland, Jack Laary and Peter Calcaterra.

## Sección II

(continuado de la pag. 2)

el tráfico de paso y la construcción en la zona de estacionamiento de los residentes de Bromley Heath ha comenzado. La Empresa Común de Schiavone Construcion Co./Modern Continental Construction Co. será el contratista para esta parte de la Sección II.

Más hacia el norte, los puentes de las calles Cedar y Tremont están siendo terminados y deberán estar abiertos al tráfico en el otoño. La zona de las calles Anita Terrace y Lower Roxbury ha sido terminada y se abrirá de nuevo a los residentes locales únicamente. Este otoño se empezará la construcción en la zona del puente de la calle Prentiss.

El Contrato 097-217 ha



Trainees at the ceremony. This ceremony marked the close of the current phase of the Training Program, which focused on field engineering and construction management of the Southwest Corridor Project.

comenzado. Este contrato comprende la fabricación de la sección de cajón y la plataforma en frente de los Departamentos de la Extensión de Mission Hill entre las calles Prentiss y Ruggles.

Por último, casi toda la recién reconstruida Columbus Avenue quedará abierta en el otoño de 1982.



Since September, 1982, Mary McColgan has been working as Section III planner. Mary has been an employee of HNTB since January, 1980, and is a resident of West Roxbury. She will be at the Field Office, 658 Centre Street, Jamaica Plain, from 9 to 5 on Tuesdays and Fridays. Don Grinberg will continue his assistance with Forest Hills Station, the Art Program, and development.